Schiffbruch auf Medem-Reede

von Carl A. E. Sass, veröffentlicht in englischer Sprache in „Seaways, April 1985“
Übersetzt von Eberhard Hewicker, 2025.

Kapitän Sass ist am 14. April 1915 in Cuxhaven geboren und ging 1932 zur See. Im Jahr 1950 erwarb er das Patent zum Kapitän auf großer Fahrt und erhielt schon 2 Jahre später sein erstes Kommando. 1979 ging er als Leitender Nautischer Besichtiger der Seeberufsgenossenschaft in den Ruhestand.

Seit der Mitte des 19. Jhdts war die Umstellung vom Holzschiffbau zum Eisenschiffbau ebenso in vollem Gang wie der Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff.

Deutschland, zu der Zeit ein loser Verband von souveränen Kleinstaaten, entwickelte sich langsam vom Agrarstaat zu einem Industriestaat. Aber besonders der deutsche Schiffbau hinkte noch hinterher. „High-Tech“ mußte importiert werden. Vor allem aus England.

Am 1. Januar 1881 besaß die deutsche Handelsschiffahrt 4 264 Segelschiffe und 414 Dampfer, mit zusammen 1,2 Mio Registertonnen und 39 660 Besatzungsmitgliedern. 89 % dieser Schiffe waren aus Holz, 45 % waren kleiner als 100 t, 26 % zwischen 100 und 300 t, 70 % waren älter als 10 Jahre und 36 % zwischen 10 und 20 Jahre alt.

Die Anzahl der Schiffsunfälle in Deutschland im Jahre 1881 war sehr hoch. Ganze 137 Schiffe wurden auf den Strand geworfen. 86 allein an der deutschen Nordseeküste! Die Reichs-Statistik hielt fest, dass ein Mitte Oktober wütender Sturm zu 60 Schiffsunfällen mit 39 Totalverlusten führte.

Weil Deutschland damals in viele Kleine Staaten mit jeweils eigenen Gesetzen aufgeteilt war, wäre es eine Untersuchung für sich festzustellen welche Regelungen in welchen Küstenabschnitten in Geltung waren. Erst nach 1866 begann langsam eine Vereinheitlichung der Gesetze, nachdem der erste deutsche Gesamtstaat, der Norddeutsche Bund, gegründet worden war. Die grundsätzlichen Schifffahrtsgesetze waren bereits vorhanden, aber es gab nur wenig detaillierte Regelungen für schwierige Fälle.

So ungefähr sah die ELINORA aus. Am achteren Mast erkennt man den Kajütsaufbau.

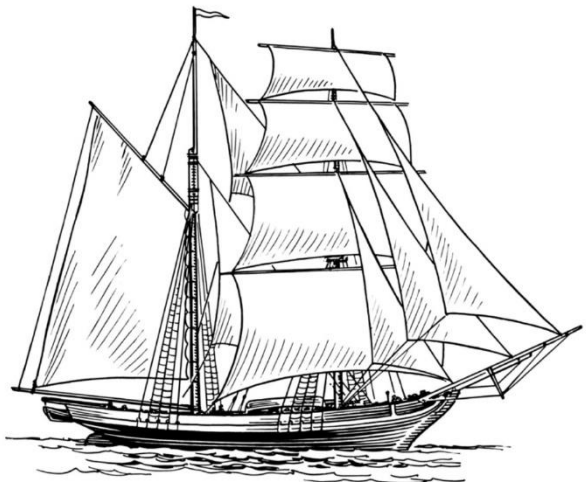
Der Mündungstrichter der Elbe ist ein schwieriges Gewässer. Von See bis Cuxhaven hat man ca. 30 sm zwischen Untiefen und Sandbänken auf beiden Seiten zurückzulegen. Der ständig ein- und auslaufende Tidenstrom hat erhebliche Geschwindigkeit (bis 3 kn) und führt zu einer ständigen Veränderung der Sandbänke.

Bis zu fünf Feuerschiffe waren ausgelegt, um das Fahrwasser zu bezeichnen, das außerdem auf beiden Seiten mit einem Tonnenstrich versehen ist. Die wichtigsten Leuchttürme an Land standen damals auf Helgoland, Neuwerk und in Cuxhaven.

Damals besaßen die Schiffe nur einfache Navigationsgeräte wie Magnet-Kompaß und Fernrohr. Deswegen war es bei Nebel oder Sturm sehr gefährlich in die Elbe einzulaufen, selbst wenn man einen Lotsen an Bord hatte. Schiffe, die an der nördlichen Fahrwasserseite auf die Sandbänke gerieten,

wurden meist wegen der Mahlsände zum Totalverlust. Wegen der geringen Wassertiefe traten häufig die gefährlichen Grundseen auf (sehr steil und voller Sand u. Steine).

Die Schonerbrigg ELINORA aus Hamburg (222 RT) ging in dem am 14. und 15. Oktober 1881 wütenden Sturm auf der Elbe verloren. Der Seeunfall wurde vor dem Seeamt Hamburg am 26. Nov 1881 verhandelt.



Prinzip-Bild einer Schonerbrigg

Das Schiff war 1866 in Vinaros, Spanien, aus Hartholz erbaut worden. 1877 hatte das Schiff vom Bureau Veritas für 6 Jahre wieder die höchste Klasse erhalten. Die ELINORA hatte Hamburg im Mai 1881 in seetüchtigem Zustand mit Reiseziel Südamerika verlassen. Sie stand unter dem Kommando von Kapt. Jochim Sass. Die Besatzung bestand aus einem Steuermann, Bootsmann, drei Matrosen, zwei Leichtmatrosen und einem Koch. Alle Neun waren ordnungsgemäß angemustert.

Am 27. August verließ das Schiff Puerto Cabello, Venezuela, beladen mit Stückgut für Hamburg. Während der Überfahrt wurden im Atlantik gute Wetterbedingungen angetroffen. Bei der Annäherung an den Englischen Kanal wurde das Wetter unbeständig. Am Morgen des 13. Oktober stand man auf der Höhe von Norderney als ein WNW-licher Sturm zum Beidrehen zwang. Am 14. Oktober ließen Wind und Seegang nach, so dass die Reise fortgesetzt werden konnte. Südlich von Helgoland kam ein Lotse an Bord, und man steuerte in das Elbfahrwasser hinein. Der zuerst südliche Wind drehte nach SW und nahm an Stärke zu.

Kurz vor Cuxhaven wehte dann schon ein ausgewachsener SW-Sturm. Die Reede lag voller schutzsuchender Schiffe: 20 Dampfer und 6 Segelschiffe. Die Schiffsleitung der ELINORA hielt es für zu gefährlich sich weiter stromaufwärts zu kämpfen und entschied sich NO-lich der Kugelbake zu ankern. Kapitän und Lotse waren sich einig, dass diese Position den besten Schutz gegen den Sturm bot.

Zunächst wurde der Stb-Anker zu Wasser gebracht, später auch der Bb-Anker. Das Schiff lag jetzt vor zwei Ankern vermoort. An Stb waren 60 Faden Kette zu Wasser und an Bb 30 Faden (*ein Faden = 1,85 m*). Das Heck lag ungefähr eine Schiffslänge von der nächsten Tonne entfernt. Um 20:00 begab sich der Kapitän unter Deck, um etwas auszuruhen. Der Steuermann versah die Ankerwache. Als um Mitternacht der Flutstrom einsetzte, drehte der Wind auf NW und nahm auf Orkan-Stärke zu.

Der Lotse ließ den Kapitän an Deck rufen. Dieser ließ sofort „Alle Mann“ rufen, um mehr Kette zu stecken. Aber inzwischen war die Stb-Kette bereits gebrochen, und das Schiff geriet ins Treiben. Man hätte die Reise elbaufwärts jetzt gern fortgesetzt, aber es war ja noch ein Anker am Grund! Wenn die verbliebene Bb-Ankerkette geslipt worden wäre, so wäre das Schiff, hier am nördlichen Rand der Reede, sofort auf die nahen Untiefen geraten.

Man bemühte sich, das Heck in den Wind zu bekommen. Das war aber vergeblich. Das Schiff drehte den Bug nach Norden, obwohl

das Ruder hart Stb lag, und die Rahen an Steuerbord angebrasst wurden.

Kapitän Sass ließ das Schiff vor seinem Anker treiben und hoffte, dass rechtzeitig ein Bergungs-Schlepper aus Cuxhaven kommen würde. Man zeigte also unablässig Blaufeuer. Die Besatzung arbeitete fieberhaft daran, die Schlepptrosse an Deck zu bringen und an den Rest der Stb-Ankerkette zu schäkeln.

schien er seinen Geist aufgegeben zu haben.

Nun brach der Kajütsaufbau unter dem Ansturm der Wassermassen zusammen, wurde aber vom Gewicht des darauf liegenden Großbaumes zunächst noch an seinem Platz gehalten. Schließlich aber trieb es in die See mit dem darauf hockenden Kapitän, Bootsmann, zwei Matrosen und ein Leichtmatrose.

Da geriet die ELINORA auf Grund und blieb in den Brandungs-Seen liegen. Während der Lotse weiter Blaufeuer abbrannte, ließ Kapt. Sass damit beginnen, den Fockmast abzusägen. Beim Versuch, das Rettungsboot zu Wasser zu bringen, wurde dieses unverzüglich von der See zerschlagen. Das Schiff war ständig überflutet, so dass die schutzsuchende Besatzung in den Großmast kletterte. Als aber die Wanten lose kamen und die Gefahr bestand, dass der Mast über Bord gehen würde, flohen die Männer auf das Dach des Kajütsaufbaus.

Der Lotse schaffte es nicht diese Zuflucht zu erreichen, sondern blieb an Deck, klammerte sich an den Großmast und rief um Hilfe. Kapitän und Bootsmann schafften es, ihn auf das Dach zu ziehen, aber kurz darauf

Der Steuermann und der Rest der Besatzung klammerten sich stattdessen am Großbaum fest, trieben mit diesem ab und wurden nie wieder gesehen.

Der anhaltende Sturm trieb die Reste des Deckshauses mit den darauf hockenden Menschen 13 sm (!) stromaufwärts. Um 11:00 am 16. Oktober strandete das Wrackteil mit den Schiffbrüchigen schließlich auf einem Sommerdeich (also im Binnenland!) in der Nähe des Dorfes Balje.

Die durchnässten Überlebenden waren infolge der erlittenen Strapazen so kraftlos und gleichgültig, dass nur ein Matrose dem Rat des Kapitäns mit ihm zu gehen nachkommen konnte. Die anderen blieben bewegungslos auf dem halb überfluteten Deich liegen. Das Deich-Hinterland stand

unter Wasser. Kapitän Sass hatte zwei kleine Flußschiffe hinter dem Seedeich entdeckt. Er ging zusammen mit dem Matrosen eine Meile flußabwärts. Durch Rufen und Gestikulieren versuchten sie Aufmerksamkeit zu erregen. Aber vergeblich.

Sie kehrten zu den anderen Überlebenden zurück und stellten fest, dass der Bootsmann bereits verstorben war. Jetzt gingen sie in die andere Richtung, stromaufwärts, in der Hoffnung über einen Querdeich das Dorf erreichen zu können. Aber es stellte sich heraus, dass dieser Querdeich gebrochen war, und so standen sie vor einem riesigen Wasserloch. Kurz vor Sonnenuntergang bemerkte Kapitän Sass ein weiteres Flußschiff. Dieses steuerte auf den Deich zu und strandete in der Bruchstelle des Deiches. Bis dahin konnten die beiden Schiffbrüchigen sich gerade noch schleppen. Sie wurden an Bord genommen und blieben über Nacht.

Am Morgen des 17. Oktober erreichten sie Balje zu Fuß. Die auf dem Deich zurückgebliebenen anderen Besatzungsmitglieder waren inzwischen alle verstorben. Sie wurden auf dem Friedhof Balje beigesetzt. Soweit der Bericht der einzigen beiden Überlebenden vor dem Seeamt.

Nachdem das Seeamt die beiden Überlebenden eingehend befragt hatte, holte es noch sorgfältig Informationen von Hafenmeistern, Wetterämtern und anderen Menschen ein, welche die Sturmtage miterlebt hatten, um ein vollständiges Bild der Situation auf der Elbe in den Sturmnächten zu gewinnen. So konnte man sich die Strapazen, denen die Schiffbrüchigen auf dem treibenden Deckshaus ausgesetzt waren, vorstellen.

Der Hafenmeister gab an, dass man seit Sonnenuntergang am 14. Oktober nichts mehr von der ELINORA gesehen habe und auch keine Notsignale bemerkt habe. Obwohl das Schiff nur 1 ½ sm vom Leuchtturm (*Hamburger Leuchtturm an der Alten Liebe*) entfernt gelegen hatte. Die ungeheuren Wassermassen, die in den Mündungstrichter der Elbe gedrückt wurden, hatten den ganzen Hafen und die Bollwerke überflutet, so dass der Seenot-Wachtposten nicht besetzt werden konnte. Auch der Reserve-Beobachtungspunkt weiter im Binnenland konnte erst am 15. Okt morgens mit einem Ruderboot erreicht werden.

Der Sturm war begleitet von ständigem Regen und von Hagel-Schauern, welche die Sicht auf nahe Null herabsetzten. Die Luft war ständig voll von windgepeitschtem Gischt der Brandungswellen. Selbst wenn Notsignale bemerkt worden wären, oder wenn man gewußt hätte, welches Drama sich in so großer Nähe abspielte, hätte weder ein Rettungsboot, noch ein Bergungsschlepper Hilfe leisten können. Das Seeamt kam schließlich zu dem Spruch, dass der Verlust der ELINORA auf Höhere Gewalt zurückzuführen sei.

Dies war einer der typischen Stürme, welche die Küstenbewohner der Elbmündung schon seit Jahrhunderten heimgesucht haben. Aus den vom Seewetteramt Hamburg veröffentlichten historischen Aufzeichnungen geht das klar hervor.

Am 14. Okt um 08:00 begann ein östlich von Newcastle liegendes Tiefdruckgebiet (966 mbar) sich quer über die Nordsee zu bewegen. 24 Std später lag es bei Göteborg (Schweden) und hatte immer noch einen Luftdruck von nur 973 mbar. Am folgenden Morgen hatte es die Åland Inseln erreicht. Fast kreisförmig verlaufende Isobaren bedeckten die ganze Nordsee und sorgten zunächst für SW-Sturm, der große Wassermengen in die Deutsche Bucht drückte. Dann drehte der Wind schnell auf W und NW, nahm Orkanstärke an und drückte diese Wassermassen in die Flußmündungen an der

Nordseeküste hinein.

Alle Wetterstationen an der Deutschen Küste meldeten heftige Stürme. Besonders eindrucksvoll ist die Barographen-Kurve von Hamburg, das immerhin 55 sm östlich von Cuxhaven liegt. Die Kurve zeigt am 14. Okt zwischen 19:00 und 23:00 Uhr einen steilen Abfall des Luftdruckes von 977 mbar auf 966 mbar. Dann von 01:00 bis 06:00 Uhr am folgenden Morgen einen Anstieg von 968 mbar auf 985 mbar. Die Zeugenaussagen vor dem Seeamt entsprechen dem vollkommen. Die Zeitungen berichteten, dass der Hamburger Hafen zum Teil überflutet und die Wasseroberfläche mit Wrackteilen und Resten verlorener Ladung übersät war. Soweit der Bericht von Carl A. E. Sass.

Im Internet findet man eine „List of shipwrecks in October 1881“. Diese Liste ist wirklich erschütternd. Derselbe Orkan, der am 15./16. Okt die ELINORA und ihre Crew vernichtete, hat bereits am 14. Okt 1881 in England eine dramatische Katastrophe angerichtet indem er fast die gesamte Fischerflotte des englischen Dorfes Eyemouth vernichtete, wobei **189** Fischer den Tod fanden. Dieser Tag wird in der dortigen Gegend der „Schwarze Freitag“ genannt. Ein steinernes Denkmal erinnert dort an diese Katastrophe.

Die Liste der Schiffsunglücke in britischen Gewässern am 14. Oktober 1881 enthält tatsächlich **158** Einträge! Für einen einzigen Tag! Ich drucke sie hierunter ab.

ERECTED BY PUBLIC SUBSCRIPTION TO THE MEMORY OF 189 EAST COAST FISHERMEN OF WHICH 129 BELONGED TO EYEMOUTH WHO PERISHED AT SEA ON 14TH OCTOBER 1881 (Foto Walter Baxter)

Schiffsunglücke in britischen Gewässern am 14. Oktober 1881			
Anzahl	**Ship**	**Nationality**	**Description**
1	*Ada Maria*	UK	The ship was driven ashore at the mouth of the River Avon
2	*Admiral*	UK	The ship foundered in the North Sea.
3	*Adriatic*	Norway	The barque put in to Cowes, Isle of Wight, in a waterlogged condition.
4	*Adolfine*	Russia	The barque sank off Monkstone Lighthouse after collision with *Plenio*
5	*Alexandra*	UK	The ship departed from Newcastle upon Tyne for Malmö, no further trace of ship and Crew.
6	*Alice*	UK	The fishing boat sank off Dunbar with the loss of all seven crew.
7	*Amelia*	UK	The fishing trawler foundered in the North Sea with the loss of all hands.
8	*Anna Maria*	UK	The fishing trawler was driven ashore and wrecked at Skerries.
9	*Anna Pidzomo*	Italy	The barque foundered in the North Sea off the coast of Lincolnshire.

10	*Assyria*	UK	The steamship was driven ashore at Greenock, Renfrewshire.
11	*Atlantic*	UK	The schooner was driven ashore and wrecked at South Shields.
12	*Ayton*	UK	The steamship foundered in the North Sea, crew rescued
13	*Bertha*	UK	The steamship foundered with the loss of all hands.
14	*Bertha*	UK	The fishing trawler was driven ashore at Milford Haven
15	*Black Cat*	UK	The smack was abandoned off the coast of Devon.
16	*Bravo*	Norway	The steamer was lost off the coast of Iceland with the loss of nine people
17	*Brenton*	UK	The schooner was abandoned in Cardigan Bay.
18	*Clyde*	UK	The dredger sank at Swansea, Glamorgan.
19	*Comet*	UK	The brigantine was driven ashore at Popton Point, she was a total loss.
20	*Comet*	UK	The fishing trawler foundered in the North Sea with the loss of all hands.
21	Cyprian	UK	The steamer was driven ashore and wrecked at Nefyn, Caernarfonshire.
22	*Dewi Wyn*	UK	The ship was driven ashore and severely damaged at Milford Haven.
23	*Dorothea*	Norway	The barque was abandoned in the North Sea off Whitby, Yorkshire.
24	*Eblana*	UK	The fishing trawler was driven ashore at Skerries.
25	*Economist*	UK	The hulk sank at Milford Haven.
26	*Ellen*	UK	The ship sank at Milford Haven.
27	*Eliza*	UK	The fishing trawler foundered in the North Sea with the loss of all hands.
28	*Eliza Frances*	UK	The ship was driven ashore at Aberporth, Cardiganshire.
29	*Elsa*	unknown	The schooner was driven ashore at Leith.
30	*Emma Mary*	UK	The barque foundered off Great Yarmouth, Norfolk.
31	*Emily*	UK	The smack was driven ashore at Milford Haven.
32	*Emmie*	UK	The schooner was driven ashore at Thisted, Denmark.
33	*Equestrian*	UK	The schooner was driven ashore at Port Gordon, Moray.
34	*Evergreen*	UK	The sloop foundered off Spurn Point.
35	*Express*	UK	The ship was driven ashore and wrecked on Inchgarvie, Lothian.
36	*Fanny Carvill*	Canada	The barque was driven ashore and wrecked in Bluemull Sound.
37	*Favorite*	France	The schooner ran aground on the Doom Bar.
38	*Febo*	Italy	The barque was abandoned in the Bristol Channel.
39	*Florence*	UK	The fishing trawler foundered in the North Sea with the loss of all hands.
40	*Fremad*	Norway	The schooner was abandoned 2 nm off the Isle of May,
41	*Frolic*	UK	The fishing smack was driven ashore at Paull, Yorkshire.
42	Ganges	UK	The ship was wrecked on the Goodwin Sands.
43	*Goldseeker*	UK	The fishing trawler foundered in the North Sea with the loss of all hands.
44	*Harmony*	UK	The barque was driven ashore east of Dunkerque after a collision.
45	*Hercules*	UK	The smack foundered in the North Sea.
46	*Ino*	UK	The Hartlepool-registered ship foundered off the coast of Yorkshire.
47	*James and Mary*	UK	The schooner was driven ashore in the Garston Channel.
48	*Jamie*	UK	The schooner was driven ashore at Shanklin, Isle of Wight.
49	*Jane*	UK	The schooner was driven ashore and wrecked near Dunbar, all crew lost
50	*Jane & Hannah*	UK	The steam ferry foundered in the North Sea off Blyth, Northumberland.
51	*Jessie Brown*	UK	The steamer collided with steamer *Liverpool* and sank in Crosby Channel.
52	*Judy*	UK	The smack was driven ashore and severely damaged at Milford Haven.
53	*Juliesache*	Norway	The schooner was wrecked on the Goodwin Sands, all hands lost
54	*Laura Fell*	UK	The steamship was abandoned in the Bristol Channel.
55	*Margaret*	UK	The ship was driven ashore in Bangor Bay.
56	*Maria*	UK	The brig was driven ashore and wrecked at Covehithe Ness, Suffolk.
57	*Mary*	UK	The ship was driven ashore at Aldeburgh, Suffolk.
58	*Mary*	UK	The schooner was driven ashore on Salt Island, Anglesey.
59	*Mary*	UK	The fishing trawler foundered in the North Sea with the loss of all hands.
60	*Nantglyn*	UK	The ship departed from River Tyne for Poole, Dorset. No further trace.
61	*Napoleon*	UK	The tug foundered off North Foreland, Kent, all nine crew lost.
62	*Neath Trader*	UK	The smack was driven ashore and wrecked on the coast of Somerset.

63	*Neilson Taylor*	UK	The steamship was driven ashore and wrecked near Lindisfarne,
64	*Noordster*	Netherlands	The fishing boat was abandoned in the North Sea before 18 October.
65	*Northumberland*	UK	The steamship was lost.
66	*Olga Elkan*	Germany	The ship ran aground at Helgoland.
67	*Pelican*	UK	The steamship was driven ashore and severely damaged at Drummore,
68	*Pickwick*	UK	The schooner was driven ashore in Holyhead Bay.
69	*Pilot*	UK	The steamer was driven ashore and wrecked at mouth of River Ogmore
70	*Queen Emma*	UK	The Thames barge sank on the Kentish Flats, off the north Kent coast.
71	*Queen of Scots*	UK	The ship was driven ashore at Liverpool. She was refloated.
72	*Queen of the Sea*	UK	The schooner was driven ashore on the coast of Glamorgan.
73	*Ravenspur*	UK	The steamship was driven ashore at Maassluis, South Holland,
74	*Rectory Belle*	UK	The fishing trawler was driven ashore and wrecked at Skerries.
75	*Rose*	UK	The schooner was driven ashore on Salt Island, Anglesey.
76	*Sampson*	UK	The tug was wrecked at the mouth of River Wear, all four crew lost.
77	*Saxon*	UK	The schooner was driven ashore in Holyhead Bay.
78	*Seapoint*	UK	The schooner was driven ashore in the Garston Channel.
79	*SerjeantBallantine*	UK	The fishing trawler foundered in the North Sea with the loss of all hands.
80	*Snowdonia*	UK	The barque foundered in the North Sea off North Sunderland,
81	*Sophia*	UK	The smack was driven ashore at Milford Haven. She was a total loss.
82	*Speedwell*	UK	The ship sank at Milford Haven.
83	*Spekulation*	Norway	The barque was driven ashore at Ambelteuse, Pas-de-Calais, France.
84	*Sunflower*	UK	The ship foundered in the North Sea.
85	*Susan*	UK	The brig was driven ashore and wrecked near Lindisfarne.
86	*Tal-y-fan*	UK	The steam flat was driven ashore at Porthdinllaen, Caernarfonshire.
87	*Topaz*	UK	The smack was driven ashore and severely damaged at Milford Haven.
88	*Ulala*	UK	The schooner was abandoned in the Irish Sea.
89	*Una*	UK	The brig was abandoned in the North Sea off the coast of Norfolk.
90	*Unione*	Italy	The barque sank in the North Sea 8 nm off the Leman Sandbank.
91	*Victoria*	UK	The smack foundered in the Bristol Channel off the coast of Somerset.
92	*Vintage*	UK	The brigantine was driven into the *St. Nicholas Lightship* and then ran aground on the Scroby Sands, Norfolk.
93	*William*	UK	The schooner was driven ashore at Skerries.
94	RamseyLifeboat	UK	The lifeboat was severely damaged rescuing crew of the schooner *Ulala*
115	20 fishing boats	UK	At least twenty fishing boats were lost in the North Sea, off Eyemouth, Berwickshire, during a gale. All told 189 men lost their lives. "Black Friday".
135	6 unnamed	unknown	The ships were lost within a few miles of Liverpool.
140	5 unnamed	unknown	The ships were driven ashore at Burnham-on-Sea, Somerset.
141	Unnamed	UK	The trow was abandoned on the Bristol Channel
142	Unnamed	UK	The fishing boat foundered off Dunbar with the loss of all seven crew.
143	Unnamed	UK	The pilot boat foundered off Newhaven with the loss of all three crew.
146	3 unnamed	UK	The sloops were driven ashore on the Lincolnshire bank off the Humber.
147	Unnamed	Austria	The brig was driven ashore at Neath, Glamorgan.
148	Unnamed	unknown	A number of vessels driven ashore on the coast of Glamorgan.
153	5 unnamed	unknown	Ships were driven ashore at the mouth of River Avon and River Severn.
154	Unnamed	UK	The fishing boat was driven ashore at Spittal, Northumberland.
155	Unnamed	UK	The fishing boat was driven ashore at Hood's Head, Northumberland.
156	Unnamed	UK	The steamer was driven ashore and wrecked at Burnmouth.
157	Unnamed	unknown	The sloop sank 2 nm north of the Hunstanton Lighthouse, Norfolk
158	Unnamed	UK	schooner was wreked at Withernsea, Yorkshire with the loss of all hands.

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_October_1881#14_October